97-84082-15

Pohl, Erich

Die eisenbahnen des hessischen berglandes

Jena

1930

97-84082-15
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD

308
Z
Box 313

Pohl, Erich, 1905-
Die eisenbahnen des hessischen berglandes; ihre linienführung, geschichtliche entwicklung und wirtschaftsgeographische bedeutung ... [teildruck] von Erich Pohl ... Jena, Neuenhahn, 1930.
20 p. 21cm.

Thesis, Jena.
"Die ungekürzte abhandlung ist in zwei exemplaren auf der Universitäts-bibliothek Jena hinterlegt".

RESTRICTIONS ON USE: *Reproductions may not be made without permission from Columbia University Libraries.*

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm
REDUCTION RATIO: 10:1
IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 5-9-97
INITIALS: B

TRACKING # : 24307

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

Univ. Exchange DEC 16 1930

Die Eisenbahnen des Hessischen Berglandes

Ihre Linienführung, geschichtliche Entwicklung und wirtschaftsgeographische Bedeutung

308
Z
Box 313

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde
der hohen Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät
der Thüringischen Landesuniversität Jena

vorgelegt von

Erich Pohl
aus Kassel

Jena 1930

G. Neuenhahn, G. m. b. H., Universitäts-Buchdruckerei, Jena

Genehmigt von der Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät der Thüringischen Landesuniversität Jena auf Antrag des Herrn Professor Dr. v. Zahn.

Jena, den 26. Juli 1929.

Professor Dr. Renner
dzt. Dekan.

Teildruck. Die ungekürzte Abhandlung ist in zwei Exemplaren auf der Universitäts-Bibliothek Jena hinterlegt. Ein Inhaltsverzeichnis derselben befindet sich auf Seite 21 dieses Teildruckes.

M. C. Dec. 22, 1930.

Meinen lieben Eltern!

Einleitung und Verkehrseignung des Landes

(stark gekürzt).

In vorliegender Arbeit soll der Versuch gemacht werden, nachzuweisen, ob und inwieweit geographische Faktoren das Eisenbahnnetz eines Landes zu beeinflussen imstande sind; ferner wieweit gerade in einem Kulturlande wie Deutschland historische Momente bei Anlage von Eisenbahnlinien mitbestimmend gewesen sind, und endlich inwiefern das wirtschaftliche Leben eines Landes, soweit es geographisch bedingt ist, Einfluß auf die Linienführung hat. Sodann soll gezeigt werden, wie umgekehrt durch ein gut ausgebautes Eisenbahnnetz die wirtschaftsgeographische Entwicklung der Siedlungen von ganz anderen Bedingungen abhängig wird, wie das Siedlungsbild eine ganz andere Form bekommt.

Das von mir behandelte Gebiet deckt sich politisch ungefähr mit dem Regierungsbezirk Kassel der Provinz Hessen-Nassau, der Provinz Oberhessen und einigen Grenzgebieten der Provinzen Westfalen, Hannover, Sachsen, des Landes Thüringen und des Regierungsbezirkes Wiesbaden. Rein morphologisch betrachtet lege ich den Hauptwert auf das Gebiet des hessischen Berg- und Hügellandes mit dem Mittelpunkt Kassel.

Dieses hat eine ausgezeichnete Verkehrslage inmitten Deutschlands, sowohl für den Nord-Südverkehr: Hansastädte—Frankfurt—Süddeutschland, als auch für den West-Ostverkehr: Köln, bzw. westdeutsches Industriegebiet und den thüringischen und sächsischen Städten. Wenn man ein ideales deutsches Verkehrsnetz konstruieren will, darf man nicht von der Fläche Deutschlands ausgehen. Der Flächenschwerpunkt liegt in der Leipziger Bucht, hier kann jedoch der Verkehrsmittelpunkt nicht liegen, da die wirtschaftlichen Kräfte des Westens die des Ostens um ein bedeutendes übertreffen. Hinzukommt noch, daß für den Verkehr mit Süddeutschland sich hier der Rücken Thüringer Wald—Frankenwald als Hindernis in den Weg legt. Der Verkehrsmittelpunkt muß also weiter westlich liegen und zwar noch westlich des Thüringer Waldes, etwa in der Gegend Eisenachs. Nimmt man aber statt des Schwerpunktes den Mittelpunkt des größten Kreises, den man in die Fläche Deutschlands einbeschreiben kann, so findet man als Mittelpunkt das Städtchen Wabern, südlich Kassels an der Strecke Kassel-Frankfurt gelegen. Ein Kreis um Wabern mit 225 km Halbmesser umschließt rund 44% der Bevölkerung Deutschlands, ein gleicher Kreis um Berlin dagegen nur 30%. Noch deutlicher tritt der Vorzug Waberns zutage, wenn man um beide Orte einen Kreis mit 350 km Halbmesser beschreibt, der dann allerdings die Grenzen Deutschlands schneidet. Man umfaßt mit diesem Kreis um Wabern 70%, um Berlin jedoch nur

47 % der deutschen Bevölkerung [1]). Ähnlich verhält es sich mit der Verteilung des Güterverkehrs, auch hier ist ein beträchtliches Übergewicht des Westens festzustellen. Konstruiert man den Mittelpunkt des Eisenbahngüterverkehrs, so kommt man wiederum in den Raum Kassel. In ähnlicher Weise könnte man für den großen Durchgangspersonenverkehr einen Mittelpunkt, also einen Schnellzugsmittelpunkt, bilden. Auch dieser liegt westlich der Gebirgsschwelle Thüringer Wald—Frankenwald und auf der Hauptverkehrsstrecke Skandinavien—Hansastädte—Schweiz bzw. Italien, die durch das von mir zu behandelnde Gebiet läuft. Betrachtet man unser heutiges Verkehrsnetz, so würde wohl Bebra als der augenblickliche Schnellzugsmittelpunkt in Frage kommen.

Diese Tatsachen, so theoretisch sie auch scheinen, mögen genügen, um auf die besondere Bedeutung hinzuweisen, die das hessische Bergland durch seine verkehrsgeographisch überaus günstige Lage hat.

Für die Verkehrseignung eines Landes ist in erster Linie seine Oberflächengestaltung maßgebend. Diese Voraussetzung traf in besonderem Maße für den Eisenbahnverkehr bei Anlage der ersten Eisenbahnlinien zu. Durch die Fortschritte der Technik ist es heute möglich, diesen äußeren Schwierigkeiten Herr zu werden, allerdings mit größerem Kostenaufwand, sei es nun durch große Tunnel- oder Brückenbauten oder verteuerte Betriebsführung. Letzteres ist jedoch gerade heutzutage, wo die deutsche Reichsbahn einen erheblichen Teil der Reparationslasten tragen muß, fast unmöglich. Es wird darum immer der Strecke der Vorzug gegeben werden, die, volkswirtschaftlich gesehen, die beste ist. Solche Linien sind die kürzesten Verbindungen mit möglichst geringen Steigungen. Der idealste Verkehrsweg, geboten durch die Verkehrsspannung zweier großer Siedlungen, wäre bei diesen kurzen Entfernungen eine gerade Linie ohne irgendwelche Höhenunterschiede auf seinem gesamten Verlauf. Eine solche Bahn ist im hessischen Berg- und Hügelland unmöglich. Die kürzeste Verbindung ist hier oft auch die kostspieligste, und manche einstige Hauptbahn sank durch ungünstige Steigungsverhältnisse und den dadurch bedingten Mehraufwand schon zur Nebenbahn herab.

Um nun die Linienführung in diesem Gebiet zu verstehen, bzw. das vorhandene Eisenbahnnetz dahingehend prüfen zu können, wieweit es wirklich einer geographisch bedingten Linienführung entspricht, ist auf die Oberflächengestaltung näher einzugehen.

Zusammenfassend ist über dieselbe zu sagen, daß sie den Hauptverkehr in eine nord-südliche Richtung weist, in den Verlauf der Hessischen Senke, die, eingeklemmt zwischen zwei Schraubbacken im Osten und Westen, sich nur nach Süden und Norden öffnet.

---

1) Handbibliothek für Bauingenieure, II. Teil, 2. Band, Seite 87 ff.

Verkehrsbedingungen des Landes.

Aus all diesem geht hervor, daß günstige natürliche Vorbedingungen für einen Nord-Südverkehr gegeben sind. Es drängt sich nun die Frage auf, ob überhaupt eine Verkehrsspannung zwischen dem Norden und Süden vorhanden ist. Diese Frage kann ohne weiteres bejaht werden. Im Norden liegen die Hansastädte, am südlichen Tor der hessischen Senke Frankfurt a. M., und weiter südlich geht der alte Handelsweg nach Basel—Italien. Ein Verkehr zwischen diesen Wirtschaftszentren muß naturnotwendig durch die hessische Senke gehen, zumal sie noch dazu ein Glied der kürzesten Verbindung Hansastädte—Italien darstellt. Hiermit ist jedoch der durch sie verlaufende Nord—Südverkehr nicht erschöpft. Ein Blick auf die Karte Mitteleuropas zeigt, daß auch der Verkehr Berlin und Leipzig, d. h. also Nordost- und Ostdeutschland—Frankfurt seinen Weg wenigstens durch einen Teil dieses Gebietes nehmen muß. Auch der Verkehr Berlin—Koblenz—Trier folgt der hessischen Senke. Auf die genauere Linienführung werde ich später noch eingehen. — Aber die Verkehrseignung dieses Gebietes zeigt sich noch in anderer Richtung. Wie eingangs ausgeführt, ist der östliche Teil des niederhessischen Berg- und Hügellandes durch herzynisch verlaufende Bruchlinien zerlegt, es sind also Gräben und Senken vorhanden, die nach SO weisen, als natürliche Verkehrslinien von der hessischen Senke ostwärts. Im Westen liegt dagegen im wesentlichen als geschlossener Block das Sauerland. Da jedoch auch eine west-östliche Verkehrsspannung, nämlich zwischen Thüringen—Sachsen einerseits und dem rheinisch-westfälischen Gebiet andererseits vorhanden ist, muß auch ein Weg für die Entspannung des Verkehrs geschaffen werden. Hier würde nun die kürzeste Verbindung von Leipzig über Nordhausen —Leinetal—Paderborn in das Industriegebiet gehen, während eine solche der thüringischen Städte westlich Leipzig, z. B. mit Köln nur durch das hessische Bergland möglich ist.

Meine Betrachtungen haben sich im wesentlichen bisher auf den Verkehr beschränkt, der durch Verkehrsspannungen zwischen solchen Orten bedingt ist, die außerhalb des von mir zu behandelnden Gebietes liegen, also auf Durchgangsverkehr. Wie steht es nun mit dem von dem hessischen Bergland selbst ausgehenden Verkehr?

Zwischen zwei benachbarten größeren Siedlungen besteht durchweg eine Verkehrsspannung. Kassel, die einzige Großstadt des hessischen Berg- und Hügellandes, war als Haupt- und Residenzstadt Kurhessens schon seit dem Mittelalter Ausgangspunkt eines regen Verkehrs zu den benachbarten Residenzen und freien Reichsstädten. Dieser Verkehr ist bis in die Gegenwart hinein der allgemeinen Entwicklung folgend stark angewachsen.

Heutiger Eisenbahnverkehr

In dem vorhergehenden Abschnitt *) haben wir uns im wesentlichen beschäftigt mit der Linienführung der einzelnen Strecken. Wir haben bei den Hauptbahnen festzustellen versucht, wieweit sie einer geographisch bedingten Linienführung wirklich entsprechen, bzw. in welchem Maße historische, politische oder andere Faktoren mitbestimmend gewesen sind. Ganz gleich nun jedoch, aus welchem Grunde oder nach welchen Gesichtspunkten eine Bahn entstanden ist, durch ihr Vorhandensein wird sie eine geographische Gegebenheit und übt mittelbar und unmittelbar einen Einfluß auf das Landschaftsbild aus, und zwar in um so stärkerem Maße, je größer der Verkehr ist. Der Verkehr ist nach von Richthofen als einer Summe von Bewegungen, deren Zweck die Fortschaffung von Menschen und Gütern von einer Erdstelle zur anderen ist, die Energie der Bewegung im Gegensatz zur Energie der Ruhe, die in der Aufspeicherung von Vorräten und Kapital in den Siedlungen hervortritt [2]). Ständiger Verkehr ist jedoch nur zwischen Landschaften und Gebieten möglich, die ihrer Natur nach verschieden sind, wo also auf beiden Seiten ein Bedürfnis nach Austausch vorhanden ist. Eine solche Verkehrsspannung besteht nun seit alters her zwischen dem Norden und dem Süden. O. Schlüter sieht als die geschichtlich bedeutendste Verkehrslinie Europas die Rhein-Gotthardlinie an [3]). Die nördliche Fortsetzung derselben bildet aber das hessische Bergland, das nach A. Hettner „dem Verkehr weniger Schwierigkeiten bereitet, als die westlich und östlich davon gelegenen geschlossenen Gebirge. Darum ist es immer ein wichtiges Durchgangsland vom Oberrhein nach dem Norden und Osten gewesen“ [4]). Diese Tatsache findet nun ihre Bestätigung, wenn wir die dieses Gebiet berührenden verschiedenen Schnellzugslinien betrachten. Beschränken wir uns vorerst auf den Nord-Südverkehr, so sind es acht Schnellzugslinien, die in den beiden Hauptstrecken Göttingen—Kassel—Frankfurt und Göttingen—Bebra—Frankfurt im hessischen Bergland zusammengefaßt werden, zwei Strecken mit 24 Schnellzugspaaren, d. h. innerhalb 24 Stunden 48 D-Züge [5]) (Eichenberg—Bebra—Fulda: 30 D-Züge; Eichenberg—Kassel—Frankfurt: 18 D-Züge). Im einzelnen sind es folgende Strecken, nach den in Klammern angegebenen Orten werden in den Zügen ein oder mehrere Kurswagen mitgeführt.

*) Fehlt in diesem Teildruck.

2) F. v. Richthofen, Vorlesungen über allgemeine Siedlungs- und Verkehrsgeographie, Berlin 1908, Seite 207 ff.

3) O. Schlüter, Die leitenden Gesichtspunkte der Antropogeographie, insbesondere der Lehre Friedr. Ratzels; Archiv für Sozialwissenschaften und Sozialpolitik, 1906, Seite 607.

4) A. Hettner, Grundzüge der Länderkunde, 1. Teil, Europa, Leipzig 1923, Seite 197. 5) Fahrplan Sommer 1929.

A. Eichenberg — Kassel — Frankfurt.

1. (Oldenburg — Bremen) — Kiel — Hamburg — Hannover — Berlin — Kassel — Frankfurt — Basel — (Luzern — Zürich — Friedrichshafen).
2. Wesermünde — Bremen — Hannover — Kassel — Frankfurt.
3. Berlin — Kreiensen — Kassel — Frankfurt — Basel — (Mailand — Rom).
4. Berlin — Nordhausen — Kassel — Wiesbaden — Mainz — (Koblenz — Trier — Saarbrücken — Luxemburg).

B. Eichenberg — Bebra — Fulda.

5. Hamburg — (Wesermünde — Bremen) — Frankfurt — Karlsruhe — Baden-Baden — Basel — (Friedrichshafen).
6. Hamburg — (Bremen) — Bebra — Würzburg — (Nürnberg — Wien — Budapest) — München.
7. Berlin — Nordhausen — Bebra — Frankfurt

dazu aus Richtung Eisenach:

C. Bebra — Fulda — Frankfurt.

8. Beuthen — Dresden — Leipzig — Berlin — Frankfurt — Basel — Rom.

Noch deutlicher tritt die überragende Stellung Hessens als Durchgangsland in Erscheinung bei einem Vergleich mit den übrigen, das deutsche Mittelgebirge überschreitenden Bahnen. Findet man doch in den deutschen Mittelgebirgen, die wie ein Riegel sich vor Süddeutschland legen, keine Strecke, die diesen beiden auch nur annähernd gleichkommt. Sämtliche anderen Linien, die eine Verbindung Norddeutschlands mit Bayern durch die deutschen Mittelgebirge herstellen, weisen bedeutend schwächeren Verkehr auf, geographisch bedingt auch wieder durch die ungünstigen Steigungsverhältnisse. So verkehren [6]) auf der Strecke:

Berlin — Plauen — Nürnberg	täglich	10	D-Züge,	Paßhöhe	600	Meter
Leipzig — Probstzella — Nürnberg	„	16	„	„	590	„
Berlin — Oberhof — Würzburg	„	6	„	„	630	„
Eisenach — Frankfurt a. M.	„	30	„	„	325	„
Kassel — Frankfurt a. M.	„	18	„	„	270	„

Die Thüringer Strecken sind infolge ihrer ungünstigen Steigungen betriebswirtschaftlich unvorteilhaft. Ähnlich diesen Strecken im Nord-Südverkehr verhält es sich mit den, dem West-Ostverkehr dienenden Strecken Hessens. Der große internationale Durchgangsverkehr Paris—Köln—Berlin meidet das hessische Berg- und Hügelland und benutzt lieber den etwas längeren Weg über Hannover. Er hat auf dieser durch das norddeutsche Flachland führenden Strecke nur ganz geringe Höhenunterschiede zu überwinden und kann infolgedessen, ohne die Betriebskosten zu erhöhen, viel größere Geschwindigkeiten entwickeln, als im Mittelgebirge.

6) Nach dem Sommerfahrplan 1929.

Der lebhafte Verkehr zwischen dem industriellen Westen und dem agrarischen Osten, der durch die starke Wirtschaftsspannung der beiden geographisch verschiedenen Gebiete hervorgerufen wird, spielt sich heute auf fünf Haupteisenbahnlinien ab. Es sind die Strecken:

1. Berlin — Stendal — Hannover — Minden — Hamm — Düsseldorf — Köln.
2. Berlin und Breslau — Dresden — Magdeburg — Braunschweig — Hildesheim — Hameln — Altenbeken — Soest — Düsseldorf — Köln.
3. Berlin — Magdeburg — Kreiensen — Altenbeken — Soest — Düsseldorf — Köln.
4. Leipzig — Erfurt — Kassel — Warburg — Altenbeken — Soest — Köln.
5. Breslau — Halle — Nordhausen — Kassel — Warburg — Arnsberg — Hagen — Elberfeld — Köln.

Von diesen fünf Strecken führen die beiden letzten durch das hessische Bergland, das damit doch immerhin auch einen erheblichen Anteil am West-Ostverkehr aufweist, wie aus folgender Aufstellung hervorgeht[7]):

1. Berlin — **Hannover** — Köln . . . . 26 D-Züge[8])
2. Berlin — **Magdeburg** — **Hameln** — Köln . . . . 6 „
3. Berlin — **Magdeburg** — **Kreiensen** — Köln . . . . 2 „
4. Leipzig — **Kassel** — **Altenbeken** — Köln . . . . 10 „
5. Breslau — **Kassel** — **Hagen** — Köln . . . . 4 „

Auch die Stärke dieses durch das hessische Bergland gehenden Verkehrs ist geographisch bedingt; Durchgangsverkehr ist er nicht, er dient lediglich als Ausgleich der Verkehrsspannung zwischen dem westlichen Thüringen und dem westfälischen Industriegebiet und den Rheinlanden. Dieser Verkehr muß naturnotwendig durch das hessische Bergland gehen. Von Sachsen aus verläuft dagegen die schnellste und in bezug auf Steigungsverhältnisse beste Verbindung am Rande der deutschen Mittelgebirge entlang. So verkehren die D-Züge Dresden—Köln über Magdeburg—Hannover.

Daß der äußerst lebhafte Schnellzugsverkehr nicht ohne Einfluß auf die Siedlungen bleiben kann, steht wohl außer Frage. Wie stark jedoch diese Einwirkung ist, geht aus der Streckenbelastung nicht ohne weiteres hervor, da oft selbst größere Stationen von Schnellzügen nur durchfahren werden. Nachstehende Aufstellungen des durchschnittlichen, täglichen Zugverkehrs mögen zur Veranschaulichung der Gesamtfrequenz und des Anteiles am Durchgangsverkehr dienen. Ihrer besonderen geographischen Verkehrslage wegen greife ich die Orte Kassel, Eichenberg, Bebra, Fulda, Göttingen, Warburg und Marburg heraus.

---

7) Nach dem Sommerfahrplan 1929.

8) Zu bemerken ist hierbei, daß in dieser und den folgenden Zahlen alle Züge zusammengefaßt worden sind, welche die fett gedruckten Stationen berühren und in ihrer Hauptrichtung mit den genannten Strecken zusammenfallen. Die Zielpunkte sind dagegen verschieden.

Kassel Hbf. **Zugverkehr Sommerfahrplan 1928**

Zugrichtung	Triebwagen e.o.b.	Pers.-Zug		beschl. Pz.		Eilzug		D-Zug	
		I	II	I	II	I	II	I	II
von Bebra . . .	4	3	3	—	—	—	2	1	3
nach Bebra . . .	4	3	3	—	—	1	1	1	3
von Frankfurt . .	3	5	2	1	1	—	—	—	7
nach Frankfurt . .	2	6	2	1	1	—	—	—	7
von Hannover . .	2	4	2	1	1	1	—	—	5
nach Hannover .	2	4	2	1	1	1	—	—	5
von Hagen . . .	3	6	3	1	—	1	1	—	4
nach Hagen . . .	3	6	3	1	—	2	1	—	4
von Nordhausen .	—	5	—	1	—	1	—	—	3
nach Nordhausen .	—	5	—	—	—	1	—	—	3
von Eschwege .	12	7	—	—	—	—	—	—	—
nach Eschwege . .	12	7	—	—	—	—	—	—	—
von Volkmarsen	2	5	—	—	—	—	—	—	—
nach Volkmarsen	1	5	—	—	—	—	—	—	—
an:	26	35	10	4	2	3	3	1	22
ab:	24	36	10	3	2	5	2	1	22

211 = Gesamtzahl der ankommenden und abfahrenden Züge; also alle $6^{8}/_{10}$ Minuten fährt ein Zug ab, oder kommt einer an.

(I = endend oder beginnend; II = durchfahrend.)

$$\text{Verhältnis von } \frac{\text{D-, Eil- und beschl. Personenzügen}}{\text{Personenzügen und Triebwagen}} = \frac{70}{141}$$

Eichenberg **Zugverkehr Sommerfahrplan 1928**

Zugrichtung	Triebwagen	Pers.-Zug		beschl. Pz.		Eilzug		D-Zug	
	I	I	II	I	II	I	II	I	II
von Kassel	—	2	6	—	2	—	2	—	5
nach Kassel . . .	—	1	6	—	3	—	2	—	6
von Göttingen . .	1	—	7	—	2	—	1	—	7
nach Göttingen . .	1	—	7	—	2	—	1	—	4
von Nordhausen .	—	1	5	1	2	—	1	—	3
nach Nordhausen .	1	1	5	2	1	—	1	—	3
von Bebra . . .	3	—	6	—	—	—	—	—	2
nach Bebra . . .	2	—	6	—	1	—	—	—	4
von Walburg . .	1	4	—	—	—	—	—	—	—
nach Walburg . .	1	4	—	—	—	—	—	—	—
an:	5	7	24	1	6	—	4	—	17
ab:	5	7	24	2	7	—	4	—	17

130 = Gesamtzahl der ankommenden und abfahrenden Züge; also alle 11 Minuten kommt ein Zug an, oder fährt einer ab.

$$\text{Verhältnis von } \frac{\text{D-, Eil- und beschl. Personenzügen}}{\text{Personenzügen und Triebwagen}} = \frac{58}{72}$$

Bebra **Zugverkehr Sommerfahrplan 1928**

Zugrichtung	Triebwagen	Pers.-Zug		beschl. Pz.		Eilzug		D-Zug	
	I	I	II	I	II	I	II	I	II
von Kassel . . .	5	4	2	—	—	—	2	—	4
nach Kassel . . .	5	4	2	—	—	—	2	—	4
von Eichenberg . .	1	6	—	—	1	—	—	—	4
nach Eichenberg .	1	6	—	—	—	—	—	—	4
von Eisenach . . .	—	3	4	—	1	—	2	—	5
nach Eisenach . .	—	3	4	—	2	—	2	—	5
von Fulda	1	6	2	—	2	2	—	—	5
nach Fulda . . .	1	8	2	—	2	2	—	—	5
an:	7	19	8	—	4	2	4	—	18
ab:	7	21	8	—	4	2	4	—	18

126 = Gesamtzahl der ankommenden und abfahrenden Züge; also alle $11^{4}/_{10}$ Minuten fährt ein Zug ab, oder kommt einer an.

Verhältnis von $\frac{\text{D-, Eil- und beschl. Personenzügen}}{\text{Personenzügen und Triebwagen}} = \frac{56}{70}$

Fulda **Zugverkehr Sommerfahrplan 1928**

Zugrichtung:	Triebwagen	Pers.-Zg.		beschl. Pz.		Eilzug		D-Zug	
	I	I	II	I	II	I	II	I	II
von Bebra	1	2	4	—	2	—	2	—	9
nach Bebra . . .	1	3	4	—	2	—	2	—	9
von Frankfurt . .	—	3	4	—	2	—	2	—	9*
nach Frankfurt .	—	4	4	—	2	—	2	—	9*
von Gießen . . .	1	7							
nach Gießen . . .	4	5							
von Gersfeld . .	—	5							
nach Gersfeld . .	—	5							
von Hilders . . .	—	6							
nach Hilders . . .	—	4							
an:	2	23	8	—	4	—	4	—	18
ab:	5	21	8	—	4	—	4	—	18

*) Hierin sind auch die nach Gemünden—Würzburg fahrenden Züge enthalten, bzw. die aus Richtung Würzburg kommenden.

119 = Gesamtzahl der ankommenden und abfahrenden Züge; also alle $12^{1}/_{10}$ Minuten kommt ein Zug an, oder fährt einer ab.

Verhältnis von $\frac{\text{D-, Eil- und beschl. Pers.-Zg.}}{\text{Pers.-Zg. und Triebwagen}} = \frac{52}{67}$

Göttingen **Zugverkehr Sommerfahrplan 1928**

Zugrichtung:	Triebwagen	Pers.-Zg.		beschl. Pz.		Eilzug		D-Zug	
	I	I	II	I	II	I	II	I	II
von Eichenberg . .	1	5	2	—	2	—	1	—	9
nach Eichenberg .	1	5	2	—	2	—	1	—	9
von Northeim . .	—	1	6	—	2	—	1	1	9
nach Northeim . .	—	2	6	—	2	—	1	1	9
von Dransfeld . .	1	—	4						
nach Dransfeld . .	1	—	4						
von Bodenfelde .	1	4							
nach Bodenfelde .	1	4							
an:	3	10	12	—	4	—	2	1	18
ab:	3	11	12	—	4	—	2	1	18

101 = Gesamtzahl der ankommenden und abfahrenden Züge; also alle $14^{2}/_{10}$ Minuten kommt ein Zug an, oder fährt einer ab.

Verhältnis von $\frac{\text{D-, Eil- und beschl. Pers.-Zg.}}{\text{Pers.-Zg. und Triebwagen}} = \frac{50}{51}$

Warburg/Westf. **Zugverkehr Sommerfahrplan 1928**

Zugrichtung:	Triebwagen	Pers.-Zg.		beschl. Pz.		Eilzug		D-Zug	
	I	I	II	I	II	I	II	I	II
von Kassel	1	—	7	—	1	—	3	—	4
nach Kassel . . .	1	—	7	—	1	—	2	—	4
von Altenbeken . .	—	4	3	—	—	—	2	—	2
nach Altenbeken .	—	5	1	—	—	—	2	—	2
von Scherfede . .	2	1	4	—	1	—	—	—	2
nach Scherfede . .	1	1	6	—	1	—	1	—	2
von Marburg . .	—	5							
nach Marburg . .	—	5							
an:	3	10	14	—	2	—	5	—	8
ab:	2	11	14	—	2	-	5	—	8

79 = Gesamtzahl der ankommenden und abfahrenden Züge; also alle $18^{2}/_{10}$ Minuten kommt ein Zug an, oder fährt einer ab.

Verhältnis von $\frac{\text{D-, Eil- und beschl. Pers.-Zg.}}{\text{Pers.-Zg. und Triebwagen}} = \frac{30}{49}$

Marburg **Zugverkehr Sommerfahrplan 1928**

Zugrichtung:	Triebwagen	Perf.-Zg.		beschl. Pz.		Eilzug		D-Zug	
	I	I	II	I	II	I	II	I	II
von Kassel	—	2	5	—	2	—	—	—	6
nach Kassel . . .	—	2	5	—	2	—	—	—	6
von Gießen . . .	—	3	5	—	2	—	—	—	6
nach Gießen . . .	—	3	5	—	2	—	—	—	6
von Warburg . .	—	5							
nach Warburg . .	—	5							
an:	—	10	10	—	4	—	—	—	12
ab:	—	10	10	—	4	—	—	—	12

72 = Gesamtzahl der ankommenden und abfahrenden Züge; also alle 20 Minuten kommt ein Zug an, oder fährt einer ab.

$$\text{Verhältnis von } \frac{\text{D-, Eil- und beschl. Perf.-Zg.}}{\text{Perf.-Zg. und Triebwagen}} = \frac{32}{40}$$

In diesen Tafeln sind nur die regelmäßig werktäglich verkehrenden Züge aufgenommen; alle Sonderzüge, Vorzüge oder solche, die nur an bestimmten Tagen verkehren, wurden nicht berücksichtigt. Bei einem Vergleich fällt sofort die überragende Stellung Kassels, insbesondere im Personenzugverkehr, auf.

Ort	Zahl der ankommenden und abfahrenden		Zugfolge in Minuten
	Personenzüge u. Triebwagen	der Eil- und D-Züge	
Kassel	141	70	6,8
Eichenberg	72	58	11
Bebra	70	56	11,4
Fulda	67	52	12,1
Göttingen	51	50	14,2
Warburg (Westfalen) .	49	30	18,2
Marburg	40	32	20

Gleichfalls lehrreich ist der Vergleich zwischen Bebra und Eichenberg. Es ist daraus ohne weiteres zu erkennen, daß Bebra heute als wichtigster Eisenbahnknotenpunkt in diesem Gebiet nicht anzusprechen ist. Wird es doch nicht nur von Kassel, sondern sogar von Eichenberg, sowohl an Stärke des Personen- als auch des Schnellzugsverkehrs übertroffen. Dieses ändert aber nichts an der ausgezeichneten geographischen Verkehrslage Bebras. Daß fast sämtliche D-Züge von Thüringen nach Frankfurt/Main den Bahnhof umfahren, hat andere, vorwiegend betriebstechnische Gründe. Sehr gut ist auch wieder aus dieser Zusammenstellung der Charakter des Durchgangs-

landes zu erkennen. Mit Ausnahme Kassels, das als Sammelpunkt des Personenzugverkehrs erscheint, ist bei fast sämtlichen untersuchten Stationen nur ein geringes überwiegen der Personenzüge gegenüber den großen Fern- und Durchgangszügen festzustellen. Diese Aufstellung gibt jedoch immer noch kein richtiges Bild von der Verkehrsbelastung der einzelnen Strecken. In ihr können nämlich die Fern-D-Züge und sonstigen D-Züge, die auf den meisten der untersuchten Stationen keinen Aufenthalt haben, nicht erscheinen (Kassel ist die einzige Station im hessischen Bergland, auf der sämtliche heute verkehrenden Personenzüge halten). Ebenso sind sämtliche Eilgüter- und Güterzüge unberücksichtigt gelassen, welche die Personenbahnhöfe, falls sie diese überhaupt berühren, doch nur durchfahren. Um nun eine Vorstellung von der Zugdichte, bzw. Zughäufigkeit zu bekommen, sei nachstehende Aufstellung gegeben. Ich habe mich hierbei bemüht, ein möglichst wahrheitsgetreues Bild zu erhalten, doch ist dieses in manchen Fällen nur sehr schwer möglich, da viele Nahzüge sich nicht ohne weiteres in diese Tabelle einreihen lassen, eine Zerlegung derselben aber in kleinere Strecken dagegen nur auf Kosten der übersichtlichkeit möglich ist. Sämtliche nur an bestimmten Tagen fahrende Züge, sowie Vor-, Nach- und Sonderzüge sind auch hier unberücksichtigt geblieben.

Täglicher Zugverkehr.

Strecke zwischen	D-, Eil- u. beschl. P.-Züge	Perf.-Züge u. Triebwagen	Eilgüterzüge	Durchgangsgüterzüge	Nahgüterzüge	Gesamtzahl d. Perf.-Züge	Gesamtzahl d. Güterzüge	Gesamtzahl sämtl. Züge	Zugfolge in Minuten	Kilometer
Alsfeld — Gießen	—	13	—	—	5	13	5	18	80	60
Alsfeld — Niederaula	—	6	—	—	—	6	—	6	240	35
Bad Nauheim — Griedel	—	8	—	—	—	8	—	8	180	12
Bad Salzschlirf — Schlitz	—	11	—	—	—	11	—	11	130,9	11
Bad Wildungen — Corbach	—	11	—	—	2	11	2	13	110,7	40
Beiseförth — Bebra	12	19	3	31	2	31	36	67	21,5	23
Bebra — Flieden	30	15	10	33	6	45	49	94	15,3	75
Bebra — Eichenberg	9	13	8	29	4	22	41	63	22,9	61
Bettenhausen — Wellerode	—	12	—	—	—	12	—	12	120	11
Butzbach — Lich	—	8	—	—	—	8	—	8	180	19
Eichenberg — Göttingen	24	16	8	34	4	40	46	86	16,7	20
Eichenberg — Hann.-Münden	25	15	3	17	6	40	26	66	21,8	23
Flieden — Frankfurt a. M.	26	13	9	29	6	39	44	83	17,4	92
Friedberg — Hanau	—	16	—	16	2	16	18	34	42,4	33

Strecke zwischen	D-, Eil- u. beschl. P.-Züge	Pers.-Züge u. Triebwagen	Eilgüterzüge	Durchgangsgüterzüge	Nahgüterzüge	Gesamtzahl d. Pers.-Züge	Gesamtzahl d. Güterzüge	Gesamtzahl sämtl. Züge	Zugfolge in Minuten	Kilometer
Friedberg—Frankfurt a. M.	24	17	6	10	4	41	20	61	23,6	34
Friedberg—Hungen	—	10	—	—	2	10	2	12	120	25
Friedberg—Nidda	—	9	—	—	—	9	—	9	160	26
Fulda—Alsfeld	—	16	—	—	4	16	4	20	72	46
Gießen—Friedberg	24	17	6	25	4	41	35	76	18,9	32
Gießen—Gelnhausen	—	12	—	2	5	12	7	19	75,8	70
Göttingen—Bodenfelde	—	10	—	2	2	10	4	14	102,9	37
Grünberg—Lollar	—	11	—	—	2	11	2	13	110,7	27
Grünberg—Lich	—	6	—	—	—	6	—	6	240	19
Gudensberg—Grifte	—	13	—	—	—	13	—	13	110,7	8
Hanau—Hüttengesäß	—	12	—	—	—	12	—	12	120	15
Hanau—Langenselbold	—	10	—	—	—	10	—	10	144	10
Hann.-Münden—Göttingen	—	10	4	—	5	10	9	19	75,8	34
Kassel—Beiseförth	12	19	3	20	2	31	25	56	25,7	35
Kassel—Treysa	18	15	4	8	7	33	19	52	27,7	62
Kassel—Warburg (Westf.)	15	16	3	25	4	31	32	63	22,9	52
Kassel—Hann.-Münden	25	25	7	17	10	50	34	84	17,1	24
Kassel—Guntershausen	30	40	7	28	9	70	44	114	12,6	—
Kassel—Wabern	—	4	—	—	—	4	—	4	25,7**	—
Kassel—Waldkappel	—	13	—	2	4	13	6	19	75,8	50
Kassel—Volkmarsen	—	12	—	—	3	12	3	15	96	44
Kassel—Carlshafen	—	10	—	—	—	10	—	10	144	(17)*
Kassel—Naumburg	—	8	—	—	—	8	—	8	180	34
Lauterbach—Stockheim	—	10	—	—	—	10	—	10	144	65
Malsfeld—Waldkappel	—	12	—	1	2	12	3	15	96	28
Marburg—Warburg (Westf.)	—	10	—	—	5	10	5	15	96	101
Marburg-Süd—Dreihausen	—	11	—	—	—	11	—	11	130,9	17
Mücke—Hungen	—	10	—	—	—	10	—	10	144	25
Niederaula—Hersfeld	—	14	—	—	2	14	2	16	90	11
Niedergemünden—Kirchhain	—	9	—	—	—	9	—	9	160	21
Niederwalgern—Gießen	18	16	4	15	4	34	23	57	25,3	19
Schlitz—Niederaula	—	5	—	—	—	5	—	5	288	16
Schotten—Nidda	—	10	—	—	—	10	—	10	144	15
Treysa—Niederwalgern	18	15	4	16	6	33	26	59	24,4	53
Treysa—Niederaula	—	8	—	—	2	8	2	10	144	49
Treysa—Malsfeld	—	12	—	10	2	12	12	24	60	40
Vilbel—Stockheim	—	12	—	—	—	12	—	12	120	31
Wabern—Bad Wildungen	—	21	—	—	4	21	4	25	57,6	17
Wächtersbach—Birstein	—	10	—	—	—	10	—	10	144	12
Walburg—Großalmerode	—	18	—	—	—	18	—	18	80	8
Walburg—Eichenberg	—	9	—	—	2	9	2	11	130,9	27
Waldkappel—Eschwege	—	16	—	3	6	16	9	25	57,6	12
Zimmersrode—Kirchhain	—	6	—	—	5	6	5	11	130,9	45

*) Ab Hümme. **) Zuzügl. Kassel — Treysa.

Man ersieht aus dieser Gegenüberstellung, daß auf den Hauptstrecken der normale Güterzugverkehr dem Personenzugverkehr im allgemeinen die Wage hält. Eine Ausnahme macht hierin nur die Strecke Eichenberg—Bebra, die für den großen Güterzugdurchgangsverkehr Hansastädte—Süddeutschland die kürzeste Verbindung darstellt. Letzteres gilt bei der heutigen Linienführung natürlich auch für den Personenzugsverkehr. Daß dieser jedoch nur zu einem kleineren Teil über die Eichenberg-Bebraer Strecke geführt wird, liegt an der Nähe Kassels, das selbstverständlich ein besonderes Interesse daran hat, den Personenzugsverkehr über sich zu leiten. Es treffen hier wieder geographische und wirtschaftspolitische Gründe zusammen. Der wirtschaftliche Einfluß der Großstadt, die in unmittelbarer Nähe eine Konkurrentin nicht besitzt, zieht den Verkehr naturnotwendig soweit irgend möglich nach der Stadt hin, ganz gleich, ob die Linienführung den geographischen Bedingungen entspricht oder nicht. In obiger Gegenüberstellung sind nur die Güterzüge berücksichtigt, die täglich verkehren, bzw. nur mit Genehmigung der zuständigen Reichsbahndirektion ausfallen dürfen. Wesentlich anders gestaltet sich das Bild, wenn man die sogenannten Bedarfsgüterzüge mit hinzurechnet, d. h. sämtliche Güterzüge, für die ein Fahrplan vorhanden ist, die aber nur nach Bedarf gefahren werden. Es ist dies besonders der Fall z. Zt. der Obst-, Zuckerrüben- und Kartoffelernte sowie bei gesteigertem Kohlentransport. Die Streckenbelastung wird dann auch eine andere, wie aus folgender Tabelle hervorgeht:

Täglicher Güterzugsverkehr einschließlich der Bedarfsgüterzüge.

Strecke:	Eil-	Durchgangs-	Nahgüterzug	Gesamtzahl
Kassel—Beiseförth	4	51	2	57
Beiseförth—Bebra	4	68	2	74
Kassel—Treysa	5	40	8	53
Treysa—Niederwalgern	5	51	8	64
Niederwalgern—Gießen	5	52	6	63
Gießen—Friedberg	9	72	4	85
Friedberg—Frankfurt a. M. . . .	9	41	4	54
Friedberg—Hanau	—	67	2	69
Bebra—Flieden	13	91	7	111
Flieden—Frankfurt	11	77	8	96
Kassel—Warburg (Westf.)	6	70	5	81
Bebra—Eichenberg	12	74	4	90
Eichenberg—Göttingen	12	92	4	108
Eichenberg—Hann.-Münden . . .	3	56	8	67
Kassel—Hann.-Münden	7	56	12	75
Hann.-Münden—Göttingen . . .	4	—	7	11
Kassel—Guntershausen	9	91	10	110

Die Hauptstrecken der Zughäufigkeit nach geordnet ergibt folgendes Bild. In diesem Falle sind die Bedarfsgüterzüge nicht mit eingerechnet worden.

1. Kassel — Guntershausen . . . . mit 114 Zügen innerhalb 24 Stunden
2. Bebra — Flieden . . . . „ 94 „ „ „ „
3. Eichenberg — Göttingen . . . . „ 86 „ „ „ „
4. Kassel — Hann.-Münden . . . „ 84 „ „ „ „
5. Flieden — Frankfurt a. M. . . „ 83 „ „ „ „
6. Gießen — Friedberg . . . . . „ 76 „ „ „ „
7. Beiseförth — Bebra . . . . . . „ 67 „ „ „ „
8. Eichenberg — Hann.-Münden „ 66 „ „ „ „
9. Kassel — Warburg . . . . . . „ 63 „ „ „ „
10. Bebra — Eichenberg . . . . . „ 62 „ „ „ „

Bei Berücksichtigung der Bedarfsgüterzüge tritt ein wesentlich anderes Bild ein. Auch die Reihenfolge der Strecken wird eine andere.

1. Kassel — Guntershausen . . . . mit 180 Zügen innerhalb 24 Stunden
2. Bebra — Flieden . . . . „ 156 „ „ „ „
3. Eichenberg — Göttingen . . . . „ 148 „ „ „ „
4. Flieden — Frankfurt a. M. . . „ 135 „ „ „ „
5. Gießen — Friedberg . . . . . „ 126 „ „ „ „
6. Kassel — Hann.-Münden . . . „ 125 „ „ „ „
7. Kassel — Warburg (Westf.) . . „ 122 „ „ „ „
8. Bebra — Eichenberg . . . . . „ 111 „ „ „ „
9. Beiseförth — Bebra . . . . . . „ 105 „ „ „ „
10. Treysa — Gießen . . . . . . „ 97 „ „ „ „

Meine Darlegungen haben sich bisher beschränkt auf den Zugverkehr an sich. Leider ist es nicht möglich, Näheres über die Stärke der Benutzung der Eisenbahnen auszuführen. Auch ein Faktor, der, wenn nicht unmittelbar, so doch mittelbar einen Einfluß auf das Siedlungsbild ausübt. Je stärker die Benutzung der verkehrenden Züge ist, um so mehr Züge müssen gefahren werden. Durch größere Streckenbelastung wird jedoch ein viergleisiger Ausbau des Schienenweges und damit verbunden auch eine Vergrößerung der Bahnanlagen u. dgl. erforderlich, so daß das Siedlungsbild unter Umständen wesentlich verändert werden kann. Die Zahl der Durchreisenden ist statistisch überhaupt nicht zu erfassen. Dagegen kann ich die Zahl der in dem Bezirk der Reichsbahndirektion Kassel in einem Jahr verkauften Fahrkarten angeben, eines Bezirkes, der sich im wesentlichen mit dem von mir behandelten Gebiet deckt. Ersichtlich wird daraus die zahlenmäßige Stärke des Lokalpersonenverkehrs und des Personenfernverkehrs, der in diesem Gebiet beginnt. Die Zahl der verkauften Fahrkarten beträgt 25 533 278 Stück, damit hat der Bezirk Kassel 3,25 % Anteil am Reichsbahnverkehr überhaupt [9]). Unter den 30 deutschen Reichsbahndirektionen steht Kassel dadurch an 17. Stelle. Ein Vergleich mit Direktionen, die andere geographische Bedingungen aufweisen, läßt interessante Schlüsse zu.

9) Deutscher Reichsbahnkalender 1928.

Bezirk	Betriebslänge	Fahrkartenverkauf	Stelle im Reich
A. Durchgangsgebiete:			
Magdeburg	1741,54 km	27 420 352	14.
Kassel	2111,26 km	25 533 278	17.
B. Industrielle Gebiete:			
Essen	1240,99 km	51 568 977	4.
Elberfeld	1560,30 km	44 781 681	6.
C. Landwirtschaftliche Gebiete:			
Schwerin	1188,02 km	8 984 600	29.
Würzburg	1228,89 km	11 859 341	28.
D. Grenzgebiete:			
Trier	1109,68 km	12 715 414	25.
Oppeln	1003,69 km	12 492 505	26.

Wie aus der Aufstellung auf Seite 15 ersichtlich, ist der Güterzugsverkehr in sehr starkem Maße an dem Gesamtverkehr beteiligt. Auch hier gilt leider dasselbe wie für den Personenzugsverkehr. Die Stärke des Güterzugsverkehrs ist festzustellen, dagegen nicht die Tonnenzahl der täglich oder jährlich durchrollenden Güter. Ich muß mich aus diesem Grunde darauf beschränken, das Gewicht der zum Versand gebrachten und empfangenen Güter anzugeben, und zwar wiederum im Vergleich mit Gebieten, die andere geographische Bedingungen aufweisen:

Bezirk:	Güterversand	Güterempfang:	Anteil am Gesamtgüterverkehr:	
	A.	B.	A.	B.
A. Durchgangsgebiete:				
Magdeburg	17986762 t	15098195 t	7.	10.
Kassel	10088708 t	8458197 t	13.	18.
B. Industrielle Gebiete:				
Essen	95888439 t	66606258 t	1.	1.
Elberfeld	18066641 t	23063594 t	6.	4.
C. Landwirtschaftl. Gebiete:				
Schwerin	2367137 t	3693453 t	28.	27.
Würzburg	3137493 t	3551191 t	27.	28.
D. Grenzgebiete:				
Trier	4018218 t	3146353 t	26.	30.
Oppeln	20181220 t	9762978 t	5.	15.

Die große Verschiedenheit der beiden Grenzgebiete ist geographisch bedingt. Der beträchtliche Güterversand des Oppelner Bezirkes wird hervorgerufen durch das oberschlesische Industriegebiet und zwar überwiegend durch die Steinkohlentransporte.

Unterschieden muß hier auch wieder werden zwischen dem Lokalverkehr, d. h. der Güterbewegung innerhalb des eigenen Bezirkes, und dem Fernverkehr, also dem Güterversand nach auswärts (bzw. Empfang von auswärts). Der Lokalverkehr setzt sich in der Hauptsache aus der Beförderung von Massengütern zusammen und ist in seiner heutigen Stärke im hessischen Bergland in erster Linie bedingt durch die einsetzende lebhaftere Bautätigkeit. Er betrug 1927 5,4 Millionen Tonnen, das ist fast 1/3 des Gesamteigenverkehrs.

Auch hier üben also wieder geographische Faktoren einen entscheidenden Einfluß auf den Verkehr aus. Vergrößerung der Siedlungen steigert den Verkehr, da nur in den wenigsten Fällen das zum Bauen erforderliche Material in unmittelbarer Nähe des Bauplatzes vorhanden ist. Es muß weiterhin immer berücksichtigt werden, daß bei zahlenmäßiger Angabe des Gesamtverkehrs nur der Gesamteigenverkehr gemeint ist, also die tonnenmäßige Anzahl der versandten bzw. empfangenen Güter, während die durchrollenden Güter, die infolge der Verschiedenartigkeit der Nachbargebiete sehr beträchtlich sind, unberücksichtigt bleiben müssen. Es seien in diesem Zusammenhang nur die Steinkohlen erwähnt, die aus dem Ruhrgebiet nach Thüringen rollen und die ihren Weg durch das hessische Bergland nehmen müssen. So erklärt sich auch der verhältnismäßig sehr starke Durchgangsgüterzugverkehr auf der Strecke Kassel—Warburg/Westf.

Inhaltsverzeichnis der ungekürzten Abhandlung.

I. Einleitung
Zielsetzung der Arbeit
Grenzen des betrachteten Gebietes
Verkehrslage.
II. Verkehrseignung des Landes.
Der beste Verkehrsweg
Die Oberflächengestalt
Der geologische Bau
Die einzelnen Gebirgszüge.
III. Verkehrsbedingungen des Landes
Verkehrsspannung zwischen Norden und Süden
Verkehrsspannung zwischen Osten und Westen
Lokale Verkehrsspannungen.
IV. Entwicklung der Eisenbahnen
Vorgeschichte der kurhessischen Eisenbahnen
Die Main-Weserbahn
Die Kurfürst Friedrich-Wilhelms-Nordbahn
Die Hannoversche Südbahn
Bebra—Fulda—Hanau
Halle—Nordhausen—Kassel
Bebra—Niederhone—Göttingen
Die Kanonenbahn
Nebenbahnen.
V. Heutiger Eisenbahnverkehr
Die Nord Südhauptlinien Hessens
Gegenüberstellung der deutschen Nord-Südhauptlinien
Die deutschen Ost Westhauptlinien
Der tägliche Zugverkehr Kassels
" " " Eichenbergs
" " " Bebras
" " " Fuldas
" " " Göttingens
" " " Warburgs
" " " Marburgs
Verkehrsvergleich zwischen den untersuchten Stationen
Zugverkehr sämtlicher Strecken
Zughäufigkeit auf den Strecken
Stärke des Personenverkehrs
Vergleich mit anderen Gebieten
Stärke des Güterverkehrs
Vergleich mit anderen Gebieten.
VI. Wirkung der Eisenbahnen auf das Siedlungsbild
Eisenbahn und Landstraßen
Bevölkerungszunahme in den von der Bahn berührten Siedlungen
Entstehung neuer Industrie
Aufblühen sämtlicher Industrien
Bevölkerungsabnahme in den von der Bahn nicht berührten Gebieten
Stationsferne
Stationsabstand
Eisenbahnferne.
VII. Schlußbetrachtung
Eisenbahn — Kraftwagen — Flugzeug.
VIII. Literaturverzeichnis.

Lebenslauf.

Ich, Erich Pohl aus Kassel, wurde am 22. März 1905 in Meiningen als Sohn des Werkmeisters Louis Pohl und seiner Ehefrau Therese geb. Bohlig geboren. Von Ostern 1911 bis Ostern 1915 besuchte ich die Bürgerschule 29 in Kassel, darauf das dortige Realgymnasium I, an dem ich Ostern 1924 die Reifeprüfung bestand. Hierauf arbeitete ich zunächst ein Jahr als Maschinenbaubeflissener in dem Reichsbahnausbesserungswerk Kassel. Ostern 1925 bezog ich die Universität Göttingen, um Geographie, Geschichte und Geologie zu studieren, gleichzeitig nahm ich an dem Turnlehrerkursus teil, dessen Abschlußprüfung ich bestand. Seit Ostern 1927 studiere ich an der Universität Jena. Ich hörte Vorlesungen der Professoren und Dozenten: Bauch, Brandi, Burchard, Cartellieri, Hessel, Josephy, Linke, Meinardus, Mentz, A. O. Meyer, Mommsen, Mortensen, v. Seidlitz, Stille, Weiß, Wiechert, Wundt und v. Zahn und nahm teil an den übungen und Seminaren der Professoren: Brandi, Burchard, Hessel, Linke, Meinardus, Mentz, Schneider, v. Seidlitz und v. Zahn.

Ihnen allen spreche ich meinen ergebensten Dank aus. Ganz besonderen Dank schulde ich meinem hochverehrtem Lehrer, Herrn Professor Dr. Meinardus, der mir die Anregung zu der vorliegenden Arbeit gab und meinen hochverehrten Lehrern, Herrn Professor Dr. Burchard und Herrn Professor Dr. v. Zahn, die mich bei Anfertigung derselben in liebenswürdiger Weise unterstützten.

24307

END OF
TITLE